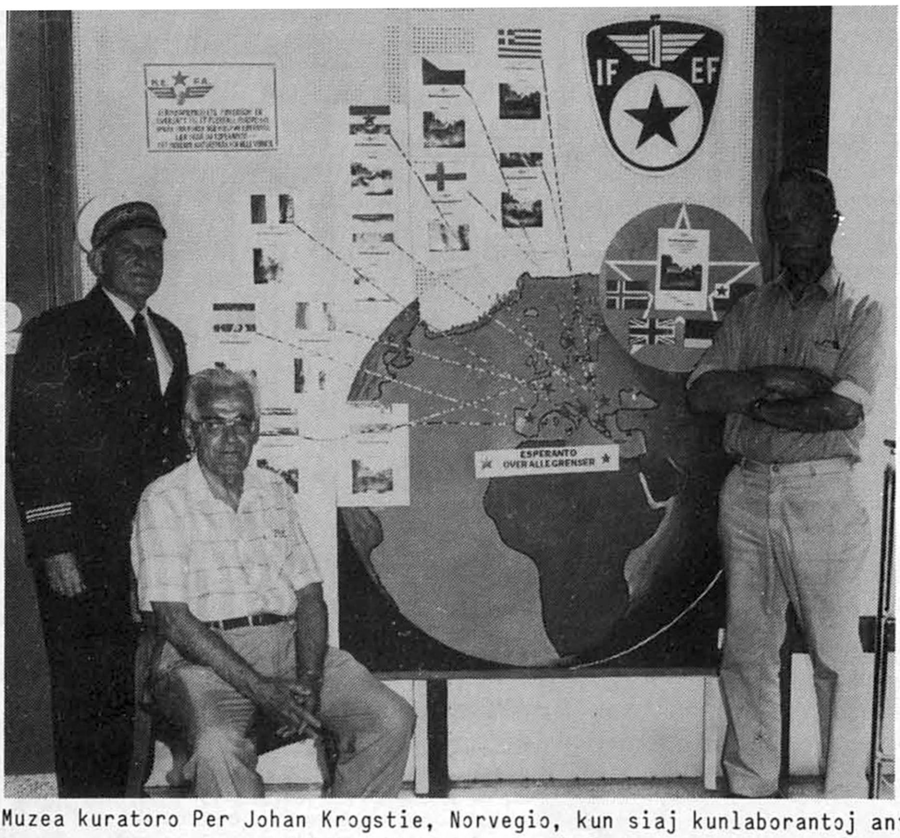
INTERNACIA FERVOJISTO

39a jaro N-ro 6 1987



Muzea kuratoro Per Johan Krogstie, Norvegio, kun siaj kunlaborantoj antaŭ Esperanto-ekspozicio. Vidu artikolon sur paĝo 94.

REDAKTORA BABILO

Post nelonge finiĝos la Jubilea Jaro de Esperanto.

La fervojistoj inaŭguris ĝin per sia kongreso en Katowice, inda komenciĝo de aro da aranĝoj, kiuj vekis almenaŭ certan interesiĝon ĉe la publiko.

Nia ĉefa tasko nun estas ekspluati la pli pozitivajn cirkonstancojn, i a per plia akcento en nia laboro de la faka aspekto de IFEF kaj ties landaj asocioj kaj aliaj kunlaborantoj.

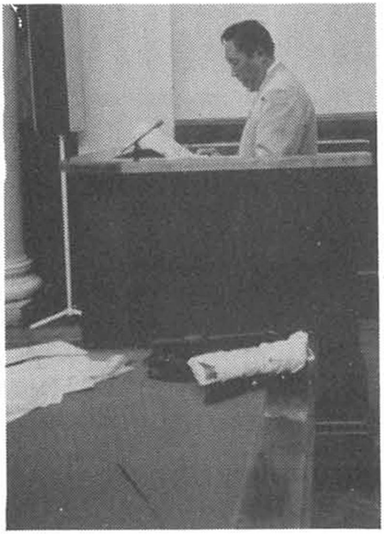
Kun COTIF, CIV, horaroj, artikoloj ktp en la mano ni ataku la muron de inerto kaj indiferento. Eble venis la tempo, ke ni pli kohere agu, kvankam kompreneble la eblecoj kaj cirkonstancoj diferencegas de lando al lando.

Ĉar la gregoria kalendaro kaj la kristana religio supozeble regas la majoritaton de nia legantaro, ni kore deziras dignajn kaj agrablajn festotagojn ĉirkaŭ la 25a de decembro, kaj feliĉan, sanan kaj prosperan novan jaron 1988 kun granda danko pro farita laboro, amika sintenado kaj ĉiamaj Espero, Obstino kaj Pacienco.

Salutas vin la estraro de IFEF pere de la plumo de

Red

ĈINIO LA 20A IFEF-SEKCIO



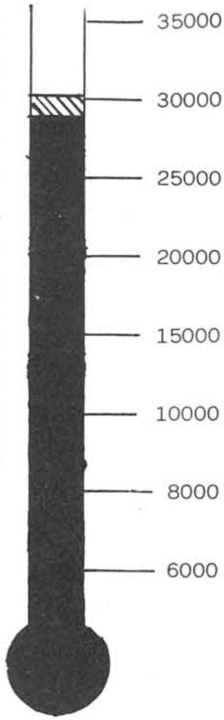
Post kelktempa palpado kaj maturiĝo de la afero, la estraro de IFEF dum sia kunveno komence de oktobro decidis agnoski la ĉinan fervojistan esperantomovadon kiel 20an landan asocion de IFEF.

Provizore aliĝas al IFEF 20 ĉinaj kolegoj, kaj ni tutkore bonvenigas ilin en nian rondon.

Gvidanto estas s-ro Li Sen, kiun vi vidas ĉisupre, dum li alparolas la partoprenantojn de la Fervojista kontaktkunveno en Varsovio.

TERMINARA FONDUSO

DKK



Antaŭa sumo	DKK 27.706,10
GEFA jarkunveno	1.862,00
J.Bipp	435,00
	DKK 30.003,10

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.

Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn

Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

ESPERANTO ★

IFEF - FISAIC

40a Internacia Fervojista Esperanto - Kongreso PERPIGNAN 4a-11a de junio 1988

40A IFEF-KONGRESO

PERPIGNAN - FRANCIO

4.-11.JUNIO 1988

Adreso: 40a IFEF-kongreso.
1bis, Rue d'Athènes
F-75009 PARIS
Poŝta konto: 52 14 35 H PARIS

Ekde n-ro 3/87 IF atentigas vin pri la 40a IFEF-kongreso. Ĝi okazos en urbo situanta ĉe ĉiuj vojoj, kiuj kondukas al la plej riĉaj regionoj de Katalunio kaj de la proksima Hispanio, najbare de Norda Afriko tra PORT-VENDRES, tute proksime de la pirenea montaro kaj rimarkinde ligita per fluga, aùtoŝosea kaj fervoja retoj al la granda Sudoriento, al la Okcidento kaj ankaù al la pariza regiono kaj transe al ĉiuj gravaj vendejoj pri konsumado de okcidenta Eùropo.

En kiu loko ni kongresos? En la Palaco de la Kongresoj, kiu estas inter la plej vastaj kaj la plej bone ekipitaj en Francio. Ĝi situas meze de la urbo, ĉe la promenadejo de l' platanoj, kie randstaras du vicoj de palmoj. Apude etendiĝas parko.

Bone aranĝitaj ĉambroj estos je la dispono de la kongresanoj:

En granda ĉambro okazos la akceptejo, kaj, tie troviĝos ekspozicioj. En kafeterio, ni povos tagmanĝi kaj eventuale trinki kafon, teon, limonadon. En apartaj salonoj ni laboros. En aùditorio (1.200 sidlokoj) malfermiĝos la kongreso, dimanĉe matene, kaj tie dancos katalunaj grupoj. Ni bankedos kaj dancos, marde vespere, interne de la Kapelo Sankta Dominiko, tute renovigita granda tutaĵo, en arkitekture nekutima kadro, kiu povas akcepti pli ol 600 gastojn.

Kie loĝi en Perpignan? Hoteloj situas en la centro inter la stacidomo kaj la Palaco de la Kongresoj. La hoteloj rezervitaj varias inter 90 FF kaj 300 FF por unu/dulita ĉambro je nokto. En Francio, la prezo estas fiksita por 1 ĉambro (troviĝas plej ofte unu lito por 2 personoj).

Bonvolu sendi vian ĉambromendilon, se eblas, kun via aliĝilo. Se ne eblas, nepre antaù la 15a de aprilo.

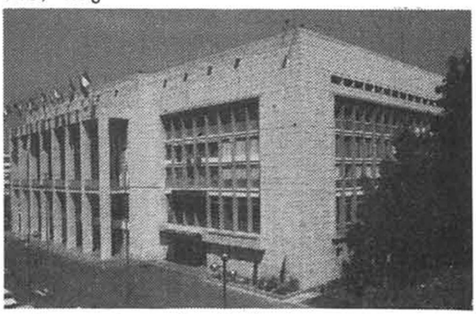
Kie manĝi? En la kongresejo mem aù en multaj restoracioj (ofte "pizzerias")kaj en granda memserva kafeterio (Le Palmarium)

Necesas indiki sur la aliĝilon sian deziron tagmanĝi en la kongresejo, sendante la petitan sumon, samtempe kiel la aliĝilon).

Kiel pagi? Kiam?

Vi devas pagi, kiam vi aliĝas, la kongreskotizon (por IFEF-membro: 150 FF ĝis la 1/2 1988) kaj la tagmanĝojn (se vi manĝos en la kongresejo (80 FF po 1 tagmanĝo))ĉe:
A.F.C.E., 40a IFEF-KONGRESO, 1bis, Rue d'Athènes, F-75009 PARIS. Poŝta konto: 5 214 35 H PARIS.

Vi pagos, tuj post via alveno, la ekskursojn (bonvolu indiki sur vian aliĝilon, kiujn ekskursojn vi elektis) kaj



Kongresejo en Perpignan

- la hotelprezojn (ĉe la hotelestro).

Koncerne la postkongresan restadon en ANDORO, vi pagu la tuton (loĝadon plus ekskursojn), t.e. 700 FF antaŭ la 11a de marto 1988 al s-ro Pierre ROBIOLLE. Poŝta konto: 19 02 88 G RENNES.

Rimarko: Vi povas ekde nun aĉeti:
- la kongresan glumarkon (vidu bildon supre): 3 foliojn de 6 markoj = 10 FF,
- la filatelian poŝtmarkon (kun la bildo de la glumarko) 1 FF po 1 karto. (Poŝta oficejo troviĝos surloke, en la kongresa palaco, verŝajne marde).

Pro la forpaso de nia prezidanto GERARD HORN, LKK ŝanĝiĝis tiele:

Pierre ROBIOLLE	- prezidanto
Guy DELAQUAIZE	- vicprezidanto
Jean-Paul LEGEARD	- kasisto
Josette VONAY	- sekretario
Georges MAZAUD	- teknikaj aferoj, prelegoj
Joseph DUGUE	- vojaĝaferoj
Gilbert BASTIDE	- loka informsekcio

En la venonta IF troviĝos informoj pri la urbo kaj la kongresaj ekskursoj: tra la regionoj: CONFLENT, CORBIERES, laŭlonge de la maro.

LKK

ESPERANTO 100JARA - JUBILEA KONKURSO
Radio Polonia

Karaj geaŭskultantoj!

Lige kun la 100jariĝo de ESPERANTO ni organizas konkurson kaj invitas vin al la partopreno. Ni samtempe petas popularigi la konkurson inter viaj geamikoj kaj samklubanoj. Por partopreni la konkurson sufiĉas respondi al nur unu demando:

1) Kiaj pensoj venas al vi lige kun la 100-jariĝo de Esperanto, ĝisnuna aplikado kaj ankaŭ evoluo de ĉi tiu lingvo?
2) Kiagrade la kono de Esperanto ebligis al vi pli bonan ekkonon de la mondo?
3) Ĉu en via lando (urbo) oni faras ion por omaĝi la 100jariĝon de Esperanto kaj se jes, kion?
4) Kiel vi pritaksas la nunan staton de la lingvo, kiel ĝi devus evolui kaj kiaj estas viaj ĉi-koncernaj esperoj?

Niaj Esperanto-elsendoj akompanas la E-movadon ĉiutage de pli ol jarcentkvarono. Lige kun tio ni dezirus ekscii:

5) Kion vi opinias pri la signifo de la E-elsendoj de RADIO POLONIA por la E-movado kaj ilia rolo en la informado pri Pollando kaj kian signifon por vi persone havas ĉi tiuj elsendoj?
6) Kial estas viaj program-proponoj por estonteco? Kiujn temojn, program-ideojn indas realigi en niaj elsendoj en la plej proksima estonteco? Ĉu kaj se jes, kiel oni devus/oni povus pli vaste popularigi ilin en la esperantistaj medioj?

Estimataj!

Ni refoje substrekas, ke sufiĉas respondi nur unu demandon por partopreni la konkurson. Inter ĉiuj partoprenantoj de la konkurso ni lotumos multe da E-eldonaĵoj, sonkasetoj kun la voĉo de d-ro ZAMENHOF, diapozitiv-seriojn kun E-tekstoj ktp. Krome la aŭtoroj de la plej interesaj konkursaĵoj ricevos aldonajn premiojn i.a. en la formo de polaj popolartaĵoj.

La respondojn oni sendu ĝis la 30a de novembro 1987 al:
Radio Polonia, Esperanto-redakcio,
PL-00-950 VARSOVIO, Poŝtkesto 46, Pollando - kun la kromnoto sur la koverto "ESPERANTO-KONKURSO".

La rezultojn de la lotumado ni anoncos la 15an de decembro 1987 en ĉiuj tiutagaj E-elsendoj de Radio Polonia.

Ni invitas partopreni la konkurson kaj deziras sukceson en la lotado de la premioj.

ESPERANTO-REDAKCIO

72A UNIVERSALA KONGRESO VARSOVIO

REFERATETO EN LA FERVOJISTA KONTAKTKUNVENO 30.7.1987

Temo: Esperanto - 100 jaroj da internacia kulturo kaj la kontribuo de la fervojistoj al tio.

verkis: Joachim Giessner, prezidanto de IFEF

Enkonduko:
Ĉu vere la fervojistoj, tiuj specialaj fakuloj, kapablas kontribui ion al "kulturo", al internacia kulturo laŭ la oficiala temo de tiu ĉi kongreso? Nu, kiam oni iomete okupas sin pri la rolo, kiun ludis kaj ludas la fervojistoj dum tiu unua jarcento de la Internacia Lingvo kaj **kiel** ili ludas ĝin, tiam oni venas al tre pozitivaj rezultoj.

Ĝis 1948
Esplorante tiun prikulturan rolon, oni devas diferenci inter du epokoj, nome antaŭ la ekzistado de la nuna IFEF kaj post ties fondiĝo, kiu okazis la 4an de aŭgusto 1948 en Amsterdam, do antaŭ preskaŭ 40 jaroj. Ĝis tiu dato la fervojistaj esperantistoj ne estis tiel firme organizitaj kiel post ĝi. Ili ne povis aranĝi proprajn kongresojn, kaj ankaŭ laŭnombre ne povis trovi bazojn, sur kiuj eblis krei ion kulturan. Krome la du mondmilitoj kaj aliaj malfavoraj cirkonstancoj en la tiama Eŭropo detruis ĉiujn promesoplenajn ĝermojn.

Post fondo de IFEF
Tio komplete ŝanĝiĝis post fondo de IFEF. Okulfrapaj kaj decidaj estis jenaj novaj faktoj:
- La nova federacio havis gvidantaron, kiu celtrafe agis.
- Jam post 10 jaroj ĝi atingis 2000 membrojn en 17 landoj.
- Ĝi regule organizis ĉiujaran kongreson.
- Ĝi intime kunlaboris kaj kunlaboras kun aliaj internaciaj organizoj.

Precipe la du lastaj punktoj estas decidaj por nia temo, ĉar ĉefe el ili rezultiĝas la kontribuo de la fervojistoj por la kulturo en la sektoro "Esperanto". Kaj eĉ en sia statuto IFEF fiksis en §2, ke unu el ĝiaj celoj estas "kontribui al la ĝenerala kulturo de la membroj".

Kongresoj de IFEF
Dekomence la IFEF-kongresoj apud sia faka karaktero prezentis vastan gamon de kulturaj aranĝoj, kies detaloj dependis de la disponeblaj aparatecoj de la gastiganta lando. Sekve oni povas trovi en tiuj kongresoj plej diversspecajn prezentaĵojn el la folkloro en formo de dancoj, kantoj kaj muzikaĵoj, kiuj en la paso de la jaroj donis al la membraro multkoloran mozaikon de Finnlando ĝis Bulgario. Kaj aldoniĝis en multaj kongresoj teatraĵoj, kiuj variis de unupersonaj monologaj prezentaĵoj ĝis tiaj de tutaj teatraj ensembloj. Eĉ okazis, ke tia teatraĵo estis tradukita de fervojisto.

Krome ne mankis serioza muziko ludita de simfoniaj, akordionaj aŭ ĉambro-orkestroj. Aldoniĝas multnombraj gesolistoj, kiujn oni povis aŭskulti dum la jaroj. Kaj ni ne forgesu la mirindajn preĝejajn koncertojn kaj la ekumenajn diservojn kun ĝiaj muzikaj kontribuaĵoj. Kompreneble la tekstoj preskaŭ senescepte estis prezentitaj en Esperanto, kio samtempe pruvas la kompletan taŭgecon de la Internacia Lingvo por ĉiuspeca apliko eĉ ankaŭ por kultura apliko. Gravas, ke tiuj tekstoj ofte estis tradukitaj de fervojistoj el operoj, operetoj, popolaj kantoj aŭ modkantoj. Kaj ni ne forgesu la ekspoziciojn, ofte aranĝitajn en niaj kongresoj, kiuj ĉiam peras apud sia pure faka flanko ankaŭ interesan impreson pri la kulturaj valoro kaj eblecoj de Esperanto.

Ekstere de kongresoj

La menciitaj faktoj ne sole limiĝas je la IFEF-kongresoj, sed kelkaj landaj asocioj pli malgrandstile okazigas similajn aranĝojn en siaj jarkunvenoj. Kaj estas menciinde, ke ankaŭ en Universalaj Kongresoj fervojistoj kontribuis ne nur laborante en LKK-oj, sed ankaŭ gvidante kongresajn programerojn kaj liverante tradukitajn tekstojn por aktoroj kaj solistoj kaj aliajn kontribuaĵojn.

Aldoniĝas al ĉio tio la tradukado de fervojaj reglamentoj, kio tutcerte ankaŭ estas speco de kulturo, kvankam io speciala. Kaj lastatempe kiel kontribuaĵoj al la jubileo de Esperanto aperis du libroj, el kiuj unu tradukita de fervojisto, dum en la alia li grave lingve kunlaboris.

Tiu superrigardo certe sufiĉas por pruvi, ke la fervojistoj komprenis la signifon, kaj vastskale realigis la ofertojn, kiuj troviĝas en la lingvo Esperanto rilate al disvastigo de kulturo helpe de ĝi, sed ankaŭ ekkonis la eblecojn, kiujn donas siaflanke la "kulturo" por multflanka utiligado de nia lingvo.

La kultura specialaĵo "FISAIC"

Tamen ni opinias, ke necesas trakti iun specialaĵon, kiu laŭ nia scio ekzistas nur ĉe la fervojistoj. Tutklare la landaj asocioj de IFEF laŭ karaktero estas kulturaj asocioj. Jam pli-malpli frue, eĉ en la deknaŭa jarcento, fervojistoj en multaj landoj fondis kulturajn grupojn, ekzemple orkestrojn, ĥorojn, folklorajn grupojn kaj krome sportklubojn. Same pli-malpli frue tiuj kluboj kaj ligoj kuniĝis en siaj landoj je landaj kulturaj sekcioj, kies gvidantoj reprezentas la "kulturan agadon" de la fervojistoj ĉe la fervoja administracio kaj aliloke.

Kiam post la dua mondmilito la esperantistoj fervojistaj reviviĝis, iliaj fortaj aktivecoj en Francio kaj precipe la 3a IFEF-kongreso 1951 en Parizo kun ĝiaj 400 partoprenantoj el 11 landoj, konvinkis d-ron Mollion, la tiaman prezidanton de la franca asocio de kulturflegantaj fervojistoj, ke Esperanto estus utila por starigi internacian kulturan federacion de fervojistoj. Al ĉiuj kunvenoj por la preparado de la planita federacio li invitis reprezentanton de FFEA, nia franca landa asocio. Tiel la tiama prezidantino de FFEA, s-ino Lemonnier, ankaŭ ĉeestis en la fondkunveno de tiu nova Internacia Federacio de kulturflegantaj Fervojistoj", kiu okazis la 15an de novembro 1952. Ni konas ĝin sub la mallongigo "FISAIC".

Laŭ petoj de FISAIC multnombraj aktivecoj flanke de IFEF, ĉefe de la franca kaj germana asocioj, kondukis al fondo de novaj landaj sekcioj de FISAIC meze de la kvindekaj kaj meze de la sesdekaj jaroj, same kiel post multjaraj klopodoj ankaŭ en kelkaj socialismaj landoj povis esti ebenita la tereno por FISAIC helpe de niaj tieaj landaj asocioj. Ankaŭ tion oni rajtas rigardi kiel valoran kontribuon de la fervojistaj esperantistoj al kulturo tute ĝenerale.

La kulturaj celoj kaj agado de IFEF komplete konformas al la celoj de FISAIC. Diferenco tamen estas, ke la Internacia Lingvo kapabligas nin, multe pli rekte, grandskale kaj intime povi realigi tiujn celojn. Substrekinde estas, ke en multaj landaj sekcioj de FISAIC la kunlaboro inter la esperantistoj kaj la aliaj kulturaj grupoj, ĉefe folkloraj kaj muzikaj, estas tre fruktodona. IFEF cetere ne estas membro de FISAIC, kio laŭ ties statuto ne eblas, sed laŭ neceso kunlaboras kun ĝi.

Konkludo

Sufiĉu tiu konciza superrigardo pri la mulflankaj kulturaj agadoj de la fervojistoj konekse al la lingvo Esperanto. El ĝi ekkoneblas, ke tiu agado estas gravega kaj ankaŭ en estonteco nepre estu daŭrigata samintensive. Ĉar kvankam lingvo unuavice estas ilo por komprenigi sin al aliaj homoj, ĝi ne estas vera lingvo sen kulturaj aktivecoj.

FISAIC sendis kiel reprezentanton al la 39a IFEF-kongreso s-ron Dragan Nikolić, kiu dum la inaŭguro salutis jene:

"Estimata sinjoro prezidanto, estimataj gekongresanoj, karaj gekolegoj,

Permesu al mi je la nomo de la Internacia Asocio por Kultura kaj intelekta aktiveco de Fervojistoj - FISAIC, inter kies organizaĵoj la via estas plej multnombra, elkore saluti ĉi tiun imponan manifestacion. Mi deziras plenan sukceson al via kongreso kaj realigon de viaj noblaj idealoj, kiuj samtempe estas idealoj de la tuta homaro. Via ĉi-jara kongreso disvolviĝas tempe en la signo de centjariĝo de ESPERANTO kaj geografie en la lando de doktoro Zamenhof, kies genia intelekto iniciatis kaj realigis ideon pri la internacia lingvo. La homoj de la tuta mondo havas nun taskon plue disvolvi kaj disvastigi tiun ideon je bono de estontaj generacioj, por senĝena interkompreniĝo de ĉiuj popoloj, sen ia ajn lingva diskrimo. La unua internacia kunveno de esperantistoj en Bulonjo-sur-Maro komence de ĉi tiu jarcento estis samtempe unua internacia kunveno kie ne kunvenis rusoj kun poloj, francoj kun angloj, sed homoj kun homoj. Tiaj estas ankaŭ nun ĉiuj viaj kunvenoj kaj tiel estu ankaŭ estontece.

La fervojistoj esperantistoj, kunigitaj en la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) prezentas unu el la plej multnombraj kaj la plej signifaj organizaĵoj de FISAIC. Eble pro ilia speciala fako kaj multaj internaciaj kontaktoj, ESPERANTO havas inter fervojistoj longan kaj riĉenhavan tradicion. Mi aparte emfazas, ke ili per ESPERANTO faras multon en la interŝanĝo de fakaj spertoj kaj sia faka klerigo ĝenerale.

Sed mi opinias ke ili faras eĉ pli multe sur aliaj kampoj. Ne estas hazardo ke la mesaĝo de via lasta kongreso en Skopje estis ESPERANTO KAJ FERVOJOJ - PONTOJ DE PACO INTER POPOLOJ. Sub tiu signo okazas certe ankaŭ ĉi tiu kongreso al kiu mi je la nomo de FISAIC kaj je mia propra nomo deziras sukcesplenan laboron. Hodiaŭ, je sojlo de la dua jarcento mi estas certa ke ESPERANTO-MOVADO ĝenerale kaj speciale tiu inter fervojistoj atingos estonte multajn novajn rezultojn je bono de la tuta homaro kaj speciale sur la kampo de paco, amika kunlaboro kaj interkompreniĝo de ĉiuj homoj sendepende de ilia raso, religio, nacieco aŭ gepatra lingvo".

ĜUSTIGO DE PROTOKOLTEKSTO

Protokolo pri la plenkunsido estraro/komitato en la 39a IFEF-kongreso en Katowice (PL), punkto 17 'Internacia Skisemajno', aperigita en IF 5/1987 paĝo 74, enhavas eraron. La frazo 'Por 1988 oni palpos en PL' devas (kompreneble) teksti jene: 'Por 1989 oni palpos en PL'.

Kaŭzo: La 29a IFES ja okazos en Spitzingsee, FRGermanio, 27.2.-5.3. 1988. Legu/relegu IF 4/1987 paĝon 64, laŭ kiu aliĝilon oni petu ĉe s-ino Karin Lencki, Niedersachsenweg 9, D-2110 Buchholz 5, FRGermanio.

RAPORTO PRI LA AKTIVECO DUM LA JARO 1986 de FERVOJA KORESPONDA SERVO

Ricevitaj 11 leteroj el Francio
2 - - Bulgario
4 - - Ĉeĥoslovakio
1 - - Nederlando
2 - - Pollando
1 - - Brazilo

Mia sanstato malboniĝis en 1986, sed mi esperas daŭrigi.

Kun miaj sinceraj salutoj
J.Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 MONTMEDY.

KONCIZAJ INTERNACIAJ NOVAĴOJ FERVOJAJ

Aŭstralio. La Aŭstraliaj Naciaj Fervojoj intencas, en la venontaj jaroj ŝanĝkonstrui la 800 km longan larĝŝpuran linion de Adelaide al Melbourne (Melborn) al normala ŝpuro (1435 mm).

Ĉinio. Dizelo anstataŭ vaporo. La lokomotivfabriko Datong ne plu produktas vapor-, sed dizel-lokomotivojn. Sur la normalŝpura ĉina reto (52000 km) tamen ankoraŭ trafikas 8000 vaporlokomotivoj, krome proksimume 2400 dizelaj kaj 400 elektraj trakciiloj.

Malajzio. La registaro ofertas la nacian fervojan entreprenon al interesuloj por la prezo de unu Ringgit = 0.40 US-dolaro. La perdoj de la entrepreno intertempe estas 123 milionoj da dolaroj, la ŝuldoj krome 388 milionoj. Sed ĝi posedas multe da grundo, parte en urbaj centroj. La direktoro esperas, ke post vendado tamen limigita fervoja trafiko povos esti konservata.

Rumanio/Turkio. Fine de 1987 ektrafikos novaj fervojaj pramoj inter Konstanca kaj Samsun trans la Nigran Maron (835 km). La novaj pramoj havos 3 ferdekojn kaj povos transporti entute 144 vagonojn.

Zambio. La pli ol 800 km longan nordsudan linion de Kitwe al Livingstone oni estas instalanta per moderna signaltekniko. Post finkonstruo Zambio havos la plej longan telekondukitan fervojan linion de la mondo. El la centralo en Kabwe estos elektronike funkciigataj 65 stacioj, kion oni povos observi sur 13 m longa trakbildpanelo.

Kompilis J.Giessner

LA LINGVA BABELO EN LA EŬROPA KOMUNUMO (EK) KAJ ĜIAJ KOSTOJ

Laŭ informoj de EK-oficistoj la "Societo de la dek-du" bezonos en 1987 1.5 miliardojn da germanaj markoj por tradukado kaj interpretado (9 lingvojn). Tio estas multe pli, ol EK elspezos por ekz. subvencioj por nutraĵoj (1.08 mia) aŭ eĉ por esplorado de novaj teknologioj (nur 140 milionoj).

De post la membriĝo de Hispanio kaj Portugalio en 1986 la EK havas 12 membro-ŝtatojn kaj 9 oficialajn lingvojn (angla, dana, franca, germana, greka, hispana, itala, nederlanda kaj portugala). Neniu institucio de EK pretas ŝpari ĉi-rilate. Sole la Eŭropa Parlamento elspezis ĉirkaŭ 300 milionojn da markoj - la duonon de sia etato - por la traduka servo.

Pro la principo de "absoluta samrajteco de la lingvoj" la Eŭropa Parlamento nuntempe okupas pli ol 400 tradukistojn por dokumentoj kaj 440 interpretistojn. Komputilo direktas la ĉiutagan laboron de 350 aliaj interpretistoj ĉe la EK-Komisiono en Bruselo, kiu en 1986 foruzis proksimume 900000 "interpretistajn tagojn". Entute 900 dungitoj de la EK-komisiono laboras por tradukado. Pluraj 720 tradukistoj estas okupataj ĉe EK-ministro-konsilantaro.

Kiam oni fondis la EK-on en 1957, ĝi havis 6 membrojn kun 4 lingvoj. El tio rezultiĝis 12 eblaj kombinaĵoj por tradukado. Nun estas 9 lingvoj kun 72 kombinaĵoj.

La EK-parlamentanoj ĵaluze insistas pri sia rajto paroli en sia lingvo. Teorie ĉiu povas uzi iun ajn el la 9 lingvoj. Sed kiam germana parlamentano antaŭ ne longe parolis en la angla, la germana registaro en Bonn poste ordonis al li, uzi nur la germanan lingvon.

Ekstrakte el Hannoversche Allgemeine Zeitung J.Giessner

AŬTOMATIĜO DE RANĜODEKLIVOJ EN ČSD-RETO

Petr Chrdle (Ĉeĥoslovakio)

La artikolo aperonta en n-ro 2/1987 Scienca Revuo. Proponita mallongigo kaj ŝanĝetoj de la aŭtoro por Internacia Fervojisto.

Ĉefa tasko de ranĝostacioj ĝenerale estas kiom eble plej rapidaj kaj ekonomiaj disigo kaj kunigo de ŝarĝvagonaroj. Plenumi tiun taskon povas nur meĥanizita aŭ aŭtomatizita klasifika proceso. Tiusence gravas kreado de necesaj kondiĉoj por atingi pli altan povon de la ranĝdeklivoj, kiuj estas esencaj partoj de ranĝostacioj.

Alivorte, la aŭtomatigo de la ranĝodeklivoj signifas rapidigon de vagoncirkulado. Krome, la aŭtomatizo solvas ankaŭ alian problemon, nome limigon kaj en la fina stacio plenan forigon de la plej riska kaj danĝera fervoja profesio - de ŝubremsisto.

Aŭtomatizajn sistemojn, plenumatajn la priskribitan taskon, oni povas dividi laŭ reguleblo de trajnosegmenta rapido sur la ranĝodeklivo en tri grupojn:

1) Aŭtomatizaj sistemoj kun punkta regulado de rapido, t.e. sistemoj kun libera moviĝo de segmentoj. La rapido de la segmentoj estas ĉiokaze influata per relobremsoj nur en unuopaj punktoj de la ranĝodeklivo. Ilia nombro kaj dislokiĝo estas decidita laŭ grandeco kaj laŭlonga profilo de la ranĝodeklivo. En la vojpartoj inter la bremsoj moviĝas la segmentoj libere.
2) Aŭtomatizaj sistemoj kun kontinua reguleblo de la rapido de segmentoj uzas la t.n. simulatan movadon de segmentoj. La rapido de segmentoj estas influata kontinue sur la ranĝodeklivo, do ĝi estas tenata inter postulataj limoj senkonsidere al tipo kaj movecoj de unuopaj segmentoj. La tiucela ekipaĵo ordinare permesas ĉu malaltigi, ĉu altigi la rapidon de segmentoj. Tipa ekzemplo de tia sistemo estas la angla Dowty (König).
3) Miksitaj aŭtomatizaj sistemoj lasas, ke segmentoj trapasu unu vojparton libere, kun punkta regulado de la rapido pere de relobremsoj, kaj la alian parton jam kun kontinua regado, ordinare en la zono de klasifikaj trakoj.

Preskaŭ ĉiuj konataj sistemoj por regi la moviĝon de trajnsegmentoj sur la ranĝodeklivoj postulas precize determini deklivajn rilatojn. Sen plenumo de tiuj postuloj la sistemoj ne estas aplikeblaj. Laŭlonga profilo de ĉeĥoslovakaj ranĝodeklivoj tiujn postulojn bedaŭrinde ne plenumas.

Preskaŭ ĉiuj ranĝostacioj en ČSD-reto estas konstruitaj laŭ la principoj de dinamiko, validaj por la ŝarĝvagona inventaro kun relative granda veturrezisto, tipa por vagonoj en la periodo de konstruado de niaj ranĝostacioj.

La progreso en lubrikado kaj la enkonduko de rullagroj kaŭzis konsiderindan malaltigon de veturrezisto de modernaj vagonoj. Per tio la laŭlonga profilo de la ranĝodeklivoj kaŭzas akceladon de la trajnsegmentoj konsistantaj el la nuntempa moderna vagon-inventaro.

En tiuj kondiĉoj aŭtomatigo de la ranĝodeklivoj devigus onin ŝanĝi deklivajn rilatojn en la tutaj ranĝostacioj. Sed tio tute ne eblas en la ČSD-reto pro la natura tereno kaj pro multaj gravaj konstruaĵoj en la najbareco de la ranĝostacioj.

Tial la evoluo en Ĉeĥoslovakio direktas sin al la punkta regado de segmenta rapido, historie elirinta el la regulado helpe de bremsoŝuoj.

Sistemo de la grada aŭtomatigo de malgrandaj kaj mezaj ranĝodeklivoj kun akcela deklivo, nomata Kompas, konsistas el aro da blokoj, kiuj ebligas plenaŭtomatan reguladon de rapido de segmentoj sur la ranĝodekli-

vo, programan regadon de relforkoj kaj rapidon de malkuplado.

La sistemo estas kreata en kvin bazaj modifaĵoj Kompas 1 ĝis Kompas 5. Validas ĉiam, ke la pli simpla modifaĵo kreas bazon por la pli efika.

La modifaĵoj Kompas 1 ĝis Kompas 3 solvas la situaĉion sur la kapo de ranĝodeklivo: Kompas 1 meĥanike, Kompas 2 duonaŭtomate, Kompas 3 aŭtomate. La modifaĵoj Kompas 4 kaj Kompas 5 plue regas la vojon de la segmentoj sur klasifikaj trakoj por akiri la vagonojn jam starantajn sen iu domaĝo.

Modula aranĝo de la sistemo ebligas krei vicon de variantoj ene de ĉiu modifaĵo laŭ kondiĉoj de ranĝostacio.

La nomo Kompas estas mallongigo de la plena ĉeĥa nomo "KOMPlexní Automatizace Spádovišť", kiu signifas "kompleksa aŭtomatigo de ranĝodeklivoj".

Kompas 1 estas la plej simpla modifaĵo destinita por malgrandaj meĥanizitaj ranĝodeklivoj, ekipataj per elektropneŭmataj relobremsoj kun granda regulado de premo (la t.n. bremsoŝtupoj).

La sistemo elektas la optimuman bremsoŝtupon de la relobremsoj depende de la maso de segmentoj. Tiu propreco evitas troan aŭ nesufiĉan bremsadon, kiu povus konduki al tre malbonaj sekvoj.

La modifaĵo Kompas 2 ebligas jam duonaŭtomatan regadon de la rapido de segmentoj ĉe la kapo de la ranĝodeklivo kaj samtempe aŭtomatan determinon de la vojdirektoj de segmentoj. Ĝi kaŭzas plenumon de nepraj eliraj rapidoj de segmentoj el relfaska bremso. Tiuj nepraj eliraj rapidoj estas derivataj kaj el traka rezisto de la vojdirekto, kaj el meza maso-kategorio de la segmento. Tiamaniere estas atingite, ke la segmento akiros la bremsoŝuan zonon en la dezirata rapido.

La modifaĵo Kompas 2 plue enhavas centran aŭtomatan regsistemon de trakforkoj aŭ per laŭvoja, aŭ per programa maniero.

La laŭvoja maniero de regado de la trakforkoj signifas, ke la enigita adreso (numero de klasifika trako en bremsoŝua zono) regas rekte la unuan apartigan trakforkon. Unuopajn adresojn oni devas do enkonduki unu post la alia laŭ la moviĝo de segmentoj sur la kapo de la ranĝodeklivo.

Uzante programan manieron de la regado de trakforkoj oni programas la enirstoron samtempe aŭ mane pere de klavaro aŭ per iu periferia aparato.

Kompas 2 jam esence ŝanĝas la laboron de signalbuda personaro, ĉar ties tasko estas nur enigi adresojn en la enirstoron laŭ la klasifika listo kaj kontroli la aŭtomatan agadon de la sistemo.

La modifaĵo Kompas 3 prezentas kompleksan sistemon de aŭtomata intervala bremsado de segmentoj sur la kapo de ranĝodeklivo kaj de aŭtomata regado de trakforkoj tie laŭ anticipe donita programo de klasifikado.

Intervala bremsado signifas, ke la sistemo garantias, ke la segmento atingos la haltigŝuan zonon havante rapidon taŭgan por kapti ĝin per haltigŝuoj, por ke estu respektataj optimumaj intervaloj inter unuopaj moviĝantaj segmentoj en la distanco inter la relfaska bremso kaj la lasta apartiga trakforko.

Ĉiuj trakforkoj estas regataj laŭ programo, t.e. laŭ vico de adresoj de la segmentoj en la adreslisto apartenanta al disranĝata ŝarĝvagonaro. Programon oni povas enkonduki aŭ mane per klavaro, aŭ helpe de rega trubendo, kion ebligas enkonduko de programo per teleskribilo.

La modifaĵo Kompas 4 sekvas la intervalan bremsadon sur la kapo de ranĝodeklivo kaj dinamike solvas aŭtomatizan reguladon de la moviĝo de segmentoj sur klasifikaj trakoj pere de pluaj relobremsoj. Komuna linio de la modifaĵoj Kompas 3 kaj Kompas 4 estas je la komenco de klasifikaj trakoj, ĉe la danĝerpunkto de lastaj apartigaj trakforkoj. Tie moviĝa rapido de segmentoj estas garantiata

de la sistemo Kompas 3 en bezonata valoro, t.e. inter 3,5 kaj 4,5 ms^{-1}.

Tiuloke ekfunkcias Kompas 4, kiu sekurigas alvenon de segmentoj al vagonoj jam starantaj en klasifika trako per konvena rapido, kiu dum la ektuŝo kaŭzas domaĝon nek al vagonoj nek al la transportataj varoj. Tia konvena rapido estas inter 1,5 kaj 1,8 ms^{-1}.

Alveno al starantaj vagonoj okazas tute sen influo fare de homo. Do Kompas 4 eliminas la danĝeran kaj riskan profesion de ŝubremsisto.

Kompas 4 konvenas por ranĝodeklivoj kun nelongaj klasifikaj zonoj. Aplikante la sistemon al zono pli longa ol teoria valoro l_{max} (praktike inter 90 kaj 180 m), la segmentoj plue devus esti kaptataj helpe de bremsoŝuoj aŭ oni devus apliki al la plej altnivelan modifaĵon - Kompas 5.

La modifaĵo Kompas 5, ofte nomata "sistemo kun space dividita celobremsado", plivastigas principon de la celobremsado de modifaĵo Kompas 4 por laŭteorie libervole longa klasifika zono. Plue ĝi ebligas pli precizan regadon de rapido de la segmentoj en klasifika zono, do pli indulgan tuŝon de moviĝantaj segmentoj al jam starantaj vagonoj.

La principon de space dividita celobremsado eblas apliki, se la deklivo de klasifikaj trakoj troviĝas inter 0 kaj 4 ‰. Gia optimuma ekspluatado okazadas sur iom akceliga deklivo (2,0 - 2,5 ‰. Guste tiu deklivo estas tipa por la plejparto de ranĝodeklivoj de manovrostacioj en la ĈSD-reto.

Elprovoj de unuopaj modifaĵoj de la sistemo Kompas, kiu eliras el la specifaj kondiĉoj kaj ebloj en ĈSD, montris ĝustecon de la priskribita koncepto, kiu principe diferencas de ĉiuj ĝis nun uzataj metodoj de solvo de la problemo.

Vasta apliko de tiu sistemo en la ĈSD-reto kreas la kondiĉojn por plenumo de kreskantaj postuloj al trafiko kaj samtempe por konsiderinda limigo de riskaj profesioj.

AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

prezentitaj en la 39a IFEF-kongreso, Katowice 1987

(daŭrigo de IF n-ro 4/1987 paĝo 63)

Belgio: Beneluksaj trajnoj kaj duetaĝaj pasaĝervagonoj. Beneluksaj trajnoj ne estas novaĵo, jam de 1956 datiĝas interkonsento pri komuna ekspluatado de trakveturilaro inter Bruselo kaj Amsterdamo. Sed la nombro de pasaĝeroj pli ol duobliĝis intertempe kaj eluziĝis la unuaj elektraj motortrajnoj kaj la pli poste ekuzitaj navettrajnoj.

Por 1987 la belgaj kaj nederlandaj fervojoj decidis renovigi la rulantan materialon. En Belgio oni konstruis 12 elektrajn lokomotivojn dukurentajn (por 1500 V kaj 3000 V kontinua kurento), Nederlando konstruigis ĉe la firmao Talbot en Aachen 59 pasaĝervagonojn: 18 duaklasajn, 10 unuaklasajn, 10 unua-duaklasajn, 10 duaklasajn kun bagaĝkupeo, deĵorantkupeo kaj kuirejo, 11 kun kondukistejo. Ĉiu trajno konsistas el 6 vagonoj kaj ofertas 462 sidlokojn. En Bruselo la trajnoj havas rektan konekson al Luksemburgo, en Nederlando ili priservas la flughavenan stacion Schipol kaj la novan stacion Amsterdam-Lelylaan (ne plu Haarlem). La vojaĝdaŭro estas 3 horoj kaj 4 minutoj. El 1,8 milionoj da pasaĝeroj jare inter Belgio kaj Nederlando tra Rosendaal 60 % uzas tiujn beneluksajn trajnojn.

En la brusela ĉirkaŭejo la kapacito de la nord-suda linio atingis la saturiĝon, sed pli kaj pli kreskis la pinthora transportbezono. Sola solvo: oferti en sama nombro da trajnoj pli da lokoj per **duetaĝaj pasaĝervagonoj.** Kompreneble la trajnoj devas esti inversigeblaj, do necesis ankaŭ nova duetaĝa vagono kun kondukistejo.

Pro la malaltiĝo de la malsupraj

kupeoj ne eblis lokigi ekipaĵon sub la karoserio kiel ekzemple akumulatorojn. En la supra etaĝo la klinitaj flankvandoj malvastigis la kupeojn: disponeblas nur po 8 anstataŭ 10 sidlokoj. Por iomete kompensi tiun kapacitperdon, oni plilongigis la vagonojn. Du larĝaj enirpordoj kaj vastaj vestibloj faciligas rapidan en kaj eltrajniĝon.

La granda povagona pasaĝernombro necesigis pneŭmatikan risortumon. La bezonatan premaeron liveras la lokomotivo subtenata de helpa kompresoro lokita en la kondukisteja vagono je la alia trajnekstremo. La varmigadon je la du plankoniveloj reguligas enblovata aero laŭ ordonoj de mikroprocesilo, kiu prikalkulas la eksteran kaj la internan temperaturojn.

La kondukisteja vagono havas apartan kupeon por deĵorantoj kaj kupeon por handikapuloj kun rulseĝoj. Ĝi estas per klina ebeno facile atingebla kaj anstataŭ benkoj troviĝas klapseĝoj en ĝi.

La kondukistejo mem estas ekipita kiel moderna lokomotivo, el ĝi iras la elektraj ordonoj tra plurkonduktila kablo al la lokomotivo, kiam ĝi puŝas la trajnon. En tiu vagono fine ankaŭ troviĝas kurentkonvertoro, kiu transformas la kurenton prenitan el la katenario en 24-voltan kontinuan kurenton por ŝargi la akumulatorojn de kolektiva trajnlumigo, kaj en alternan trifazan kurenton 220/380 V por hejtadventoliloj kaj por la aerkompresoro. Ĉe la evoluigo de tiu vagono Belgio profitis el alilandaj spertoj. (Prezentis: Lucien de Sutter).

Hungario: Pri la vaporlokomotivo - en Hungario.

> Kreinto de la vaporlokomotivo donis pli al la homaro - ol la filozofoj komune.

Vere, la vapormaŝino revolucionigis kaj la ekonomian kaj la interhoman sferon. Dum la tridekaj jaroj de la pasinta jarcento elkreskis el la tero la vaporlokomotivaj fabrikoj sur ĉiuj regionoj de la mondo.

Lokomotivo de Stephenson estis rezulto de ĉ. 20 jara evoluiga laboro. Li mem konstruis post la sukcesplena 1829a jaro ankoraŭ 15 ekzemplerojn, kiuj funkciis sur la anglaj fervojlinioj kaj estis modeloj por alilandaj maŝintipoj.

En Hungario la unua fervojo komencis funkcii inter Pest kaj Vác 15an de julio en la jaro 1846. Post nelonga tempo sekvis ĝin la linio Pest-Szolnok kaj en la jaro 1854 estis jam konstruita la fervojlinio inter Marchegg (Aŭstrio) kaj la urbo Szeged. La fervoja reto rapide vastiĝis kaj postulis kreadon de vaporlokomotivoj.

La unuajn lokomotivojn - kompreneble - la hungaraj fervojaj entreprenoj aĉetis en eksterlando. Ili estis belgaj, aŭstraj kaj germanaj produktaĵoj.

Tuj post la organizado de MAV (Hungaraj Ŝtatfervojoj) la plej urĝa afero estis la hejma produktado de vaporlokomotivoj. En Hungario komenciĝis la produktado en la jaro 1873 laŭ la planoj de aŭstria firmao Sigl. Oni uzis plej unue en la mondo la piŝto-glitvalvan sistemon. La unuaj maŝinoj konstruiĝis ankoraŭ kun mallonga fumujo. Sed post nelonga tempo oni jam faris la novan variaĵon kun longa ("amerika") fumujo, eĉ oni ŝanĝkonstruis la malnovajn celante anstataŭigi la filtrilon kaj plibonigi la efikon de la kaldrono.

Proksimiĝante al la jarcentturniĝo, ĉiam pli intensiva estis la hungara fervoja trafiko. Oni bezonis pli modernajn, pli rapidajn maŝintipojn kaj pli grandajn seriojn. La amerika fumujo estis kutima, eĉ oni komencis konstrui la maŝinojn kun alta kaldrono kaj mallonga fumujo. La rapideco atingis la 80-90 km/h. Por venki la montojn oni komencis produkti la Mallet-sistemajn lokomotivojn. El tiuj la serio 601 estis la plej granda vaporlokomotivo de Eŭropo. Por ŝpari karbon oni komencis apliki la kompund-sistemon en

du- kaj kvarcilindra formo. Dum la dekaj jaroj de la nova jarcento oni komencis uzi la superhejtan vaporsistemon.

Dum la unua mondmilito en la industrio mankis kupro, do aperis la unuaj Brotan-Defner kaldronoj, uzante paralelajn ŝtaltubojn, anstataŭ la pli fruaj kuprofolioj.

Postmilite ĉe hungara fervojo el 4870 vapormaŝinoj restis nur 1667 - grandparte malmodernaj kaj fremdaj. La problemon solvis parte 150 lokomotivoj kiujn liveris la firmao Henschel. Hungario - perdinte 2/3 el siaj teritorioj - estiĝis energimanka lando, do la ĉefa ideo estis la ŝparemo. Sub tiu signo estis planita la fama hungarsistema maŝinoserio 424, el kiu sekvis poste pli malgrandaj maŝinoj por la flankaj linioj. Dum la 30aj jaroj estis planita speciala serio por rapidvagonaroj kun rapideco 120 km/h. Ĝi plenumis la hungaran rapideco-rekordon kun 141,4 km/h.

Dum la dua mondmilito - ne havante sufiĉe da hungaraj lokomotivoj - MÁV luis germanajn kaj italajn vapormaŝinojn. El ili multaj perdiĝis dum la atakoj. La ripara kapacito estis malgranda, la maŝinomanko fariĝis tragedie malfacila.

Tuj post la milito MÁV aĉetis 500 amerikajn lokomotivojn el la eŭropa milita serio de la usona armeo. Dum jardekoj ili estis la plej gravaj trakciiloj de MÁV.

Poste oni produktis vaporlokomotivojn en Hungario kun stelkonusa sistemo (serio 424) kaj el la montartipa serio 375.

Dum la tridekaj jaroj disvastiĝis en Eŭropo la elektraj kaj dizelaj trakciiloj. La hungaraj fabrikoj tiutempe ankaŭ je tiuj terenoj atingis mondnivelon. Sukcesplenaj dizeltrajnoj veturadis kaj veturas ankoraŭ nuntempe sur fervojlinioj de Pollando, Jugoslavio, Egiptio, Tunesio, Argentino kaj Peruo.

La lastan vaporlokomotivon konstruitan en Hungario en la jaro 1959 (tipo 375) oni ekspoziciis en la stacio Veszprém.

El la serio 603 la lasta ekzemplero estis ekspoziciita en stacio Gárdony. Bela poemo adiaŭis ĝin. Sed pasintjare - estante 120 jarojn aĝa oni rekonstruis ĝin por la iama "Suda Fervojo". Forlasante sian "finstacion", ĝi denove veturigas rapidvagonarojn sur la bordo de la lagoj Velence kaj Balatono. Tiujn vagonojn ekspluatas nova fremdultrafika oficejo de la hungaraj fervojoj: Vojaĝoficejo MÁVTOURS. (Prezentis Ferenc Kapcsándi)

VERDA LUMO POR FERVOJA TUNELO DE LA KONTINENTO AL ANGLIO

200 jarojn malnova revo antaŭ realiĝo en 1993. La franca kaj angla registaroj kaj iliaj parlamentoj jesis la mamutan projekton inter Sangatte ĉe Calais kaj Folkstone tra sub la markolo. La kostoj estos ĉirkaŭ 17 miliardoj da germanaj markoj kaj venos ĉefe el privataj kanaloj.

Jam komenciĝis la laboroj. Apud Calais ekestis grandega fosaĵo 60 oble 60 metrojn kaj 60 metrojn profunda. De el ĝi oni konstruos proksimume 60 m sub la akvonivelo la du ĉeftubojn por la fervojaj trakoj kaj trian por prizorgado.

Oni planas, ke ekde somero 1993 trajnoj traveturos la 50 km longan tunelon. Ili ankaŭ transportos la aŭtomobilojn en tempodiferenco de 5 minutoj kaj bezonos por la distanco inter kontinento kaj Anglio 30 ĝis 35 minutojn.

El "Eisenbahner-Rundschau"
trad. J.Giessner

GVIDLIBRO POR LA NORVEGA FERVOJMUZEO

En 1986 eldoniĝis 64paĝa gvidlibro kun ĉ 200 ilustraĵoj pri la muzeo de la Norvegaj Fervojoj, kiu situas en la urbo Hamar en la sud-orienta parto de Norvegujo.

Tiu libro estas verkita en jenaj kvar lingvovariantoj: norvega, angla, germana kaj en Esperanto, kaj ĝi enlande kaj internacie bone akceptiĝis.

En 1987 tiu gvidlibro kun la Esperanto-varianto kiel pontlingvo el la origina teksto en norvega, tradukiĝis al la jenaj naciaj lingvoj: hispana, katalana, itala, serbokroata, franca, nederlanda, pola, finna, greka, ĉeĥa kaj hungara.

Tiun traduklaboron faris gesamideanoj en la landoj kie la menciitaj naciaj lingvoj havas sian hejmon.

En la Norvega Fervojmuzeo oni muntis la opajn nacilingvajn lingvovariantojn kune kun la ilustraĵoj de la origina libro, kaj en formo de fotokopiitaj kajeroj - unu por ĉiu el la lingvoj - oni povas oferti al la gevizitantoj informojn en entute 15 diversaj naciaj lingvoj.

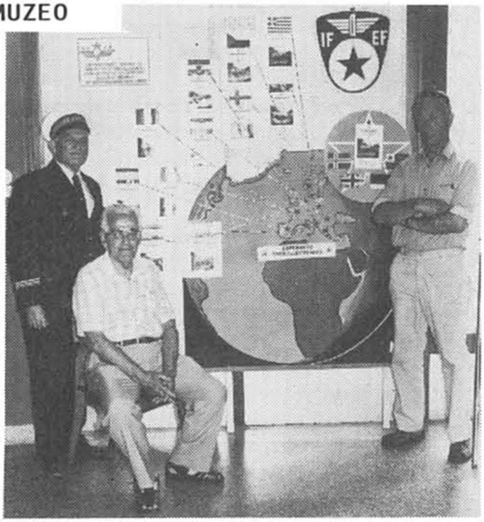
En tiu maniero oni povas montri al bonega efiko de Esperanto!

Baldaŭ oni atendas la bulgaran varianton, en la kirila alfabeto, muntota kune kun la libraj ilustraĵoj.

Nun la muzea kuratoro deziras ke gesamideanoj en la jenaj landoj: Rumanujo, Islando, Portugalujo, Ruslando kaj Japanujo faru tradukojn al la naciaj lingvoj de la menciitaj landoj.

Per tiu iniciato la Norvega Fervojmuzeo en unika maniero povas oferti al gevizitantaro el multaj landoj informojn en preskaŭ ĉies gepatra lingvo, kaj pro tio oni rikoltis multajn laŭdajn vortojn.

La asocio Geamikoj de la Fervojmuzeo kune kun Norvega Esperantista Fervojista Asocio (NEFA) kune aranĝas ekspozicion pri sia agado, kaj tio ankaŭ estas bona reklamo por la lingvo Esperanto kiel internacia helpilo.



Kune kun la apoga asocio 'Amikaro de la Fervojmuzeo' NEFA nun en la Norvega Fervojmuzeo en Hamar aranĝas ekspozicion pri la utileco de la neŭtrala mondlingvo Esperanto.

La ŝildo plej supre en la maldekstra flanko portas la tekston en la norvega lingvo:

> La gvidlibro de la Fervojmuzeo estas tradukita al la plej multaj eŭropaj naciaj lingvoj helpe de Esperanto.
> Studu ankaŭ vi Esperanton, - la moderna kulturlingvo por la tuta mondo.

Plej dekstre oni vidas la insignon de IFEF.

Krom la mondmapo estas ekspoziciataj la frontpaĝoj de ĉiuj nacilingvaj variantoj de la gvidlibro kune kun la respektivaj naciaj flagoj, kaj transverse de la mapo estas skribite en la norvega lingvo: ESPERANTO OVER ALLE GRENSER = ESPERANTO TRANS ĈIUJ LIMOJ.

Se iu deziras aĉeti aŭ la originan kvarlingvan gvidlibron en kiu estas la teksto en Esperanto, aŭ kelkajn de la nacilingvaj fotokopiitaj kajeroj, skribu en Esperanto vian mendon al Jernbanemuseets Venner, Postboks 248. N-2301 Hamar, Norvegujo kaj samtempe enpagu al poŝtĉekkonto (norvega) n-ro 5 40 12 45 norvegajn kronojn (NOK) 10.- por ĉiu kajero kaj aldone NOK 10.- por la sendkosto.

Per Johan Krogstie
Muzea kuratoro

NIAJ JARKUNVENOJ

31a JARKUNVENO de la "Germana Esperanta Fervojista Asocio en Ingolstadt de la 9a ĝis la 11a de oktobro.

Ingolstadt, nia gastiganta urbo, estas vigla kaj ĉarma loko, kies urbomezo ekzistis jam dum la mezepoko. Iam la fervojo al tiu urbo peris multajn laboreblecojn; nun tiun taskon plenumas i.a. konata aŭtomobilfabriko.

Ingolstadt situas en la plej suda federacia lando de Germanujo, nome en Bavarujo.

Dum nia kunveno la suno brilis milde de la ĉielo. Verŝajne ĉifoje tio okazis ĉar la gvidanto de nia "organizintareto" nomiĝas "Lenz" = printempo.

Cetere, la kunveno konsistis el du partoj: unue la oficiala (la plej grava), kaj due la distra (ankaŭ la plej grava).

La oficiala parto komenciĝis per radio-intervjuo kun nia prezidanto s-ro Giessner, kaj kun la prezidinto de la hungara asocio d-ro István Bácskai. Sekvis gazetara konferenco kaj posttagmeze akcepto de delegitaro ĉe la ĉefurbestro en la urbdomo.

Vespere estis nia tradicia "konatiĝ-vespero" dum kiu ni konatiĝis kun fervojistaj esperantistoj, kiujn ni jam de longe konis.

Sabatmatene la "oficuloj" de la asocio kunsidis en laborkunveno, dum la "distruloj" promenadis tra la urbo, gviditaj de spertuloj. En la "laborkunveno" ĉefe laboris nia prezidanto, kiu kompreneble ankaŭ disdonis kelkajn memelpensitajn taskojn al aliaj gravaj oficuloj.

Por ni ankaŭ gravis la ĉeesto de estrarano de la "Fervoja Sociala Organizo", kiu i.a. konstatis, ke el la membraro de la "Sociala Organizo" 53%oj estas pensiuloj. Tiun fenomenon ankaŭ ni spertas inter la fervojistaj esperantistoj, tial fariĝis ĉeftemo: kiel efektive varbi.

Posttagmeze ni vizitis falkejon, kie falkistoj bredas kaj trejnadas ĉiujn ajn "kaptobirdojn". La imponajn rezultojn ni admiris. Estis memorinda travivaĵo.

Sabatvespere okazis - laŭtradicie - festvespero en la "spegulsalono de Kolpinghaus". Tie ni aŭdis oficialajn salutvortojn, i.a. de ano de urbestraro eĉ en Esperanto. Tiam ni aŭdis seriozan muzikon lerte luditan de arĉinstrumenta kvarteto de BSW München. Kulmino de la vespero estis kantado de oper-kantistino Maria Angelova el la operejo Sofia; akompanis ŝin Alexander Hönig, piano. Poste ni dancis ĝis post noktmezo.

Ree en la "Spegula Salono" ni renkontiĝis dimanĉmatene, kiam nia prezidanto, S-ro Giessner, parolis pri "Fervojistaj esperantistoj kaj kulturo", kaj s-ino Kruse rakontis "historietojn" el sia "delegita vivo". Poste ni vidis filmon pri nia Federacia fervojo kaj pri kulturaj konstruaĵoj. Finis ĉion tagmeza manĝo.

Partoprenis entute 101 personoj kun gastoj el ses landoj. Funkciis ĉio bone kaj precize kiel - la organizintoj bonvolu pardoni - ja, kiel "ĉe la Prusoj".

Sed, ĉu mi ion forgesis? Certe jes! Tamen vi mem povos sperti ĉion venontjare en Kaiserslautern.

R.Terjung

ISTVÁN SZERDAHELYI mortis.

La 21an de aŭgusto mortis profesoro István Szerdahelyi, Budapeŝto, Hungario, 63 jarojn aĝa.

Li agis en pluraj direktoj por Esperanto, kaj elstaras i a lia aktiveco ĉe budapeŝta universitato, kie antaŭ dudek unu jaroj stariĝis la unua efektiva universitata katedro de esperantologio.

Esperantio perdis eminentan lingviston, valoran metodologon kaj brilan profesoron.

ĴUS APERIS

Unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de pasaĝeroj kaj pakaĵoj (CIV).

Jen la aktuala tarifbaza dokumento por eldonado de ĉiuj internaciaj fervojbiletoj kaj por la pakaĵtransporto, tradukita en Esperanton.

Mendu la 44paĝan broŝuron ĉe
Karl Bernhard, Sauerbruchstr. 8,
D-6700 Ludwigshafen/Rhein aŭ
EDS BOS Bernhard, Bf 6800 Mannheim Tbf.

Prezo: 3,-- DM inkl. afrankon.

(Vidu ankaŭ la mencion en IF 5/1987, paĝo 80)

ALVOKO AL KORESPONDADO INTER LERNEJOJ

En lernejo situanta en suda parto de Francujo, 15 lernantoj (12/13 jaraj) lernas esperanton komence de la nuna lernsezono t.e. de oktobro.

La gvidanto de tiu ĉi kurso ŝatus korespondi kun lernejoj, ĉefe situantaj en la landoj kiuj apartenas al la nuna Eŭropa Komunumo, en kiuj estus simila kurso, cele komenci leterinterŝanĝojn post kvin monatoj, kaj eventuale antaŭvidi viziton de ties korespondantoj.

Bonvolu sendi unuan leteron al
Kolegio (Collège) Villeneuve
ESPERANTO
F-83600 FREJUS.

Kongressaluto dum la inaŭguro de la 39a IFEF-kongreso en Katowice - laŭ nova stilo.

Kutime oni ĉe kongresoj, -
kaj ĉiam dum solena hor'
aŭdadas multon pri progresoj,
validaj oble pli ol or'.

Al tio povas mi kapjesi,
ĉar estas bela, pura ver'.
Mi volas nun al mi permesi
paroli pri alia er'.

Pri gajaj tagoj kaj vesperoj,
pri varma suno, bona vin'
aŭ, laŭdezire, pri bieroj
al ĉiu ul' kaj ĉiu in'.

Pri amikeco trans la limojn
per nia kara ŝatokup'.
Feliĉo regu la animojn -
en nomo de la dana grup'.

Verkis kaj prezentis Astrid Birkbak.

ENHAVO

1887-1987 Centjara Jubileo de Esperanto

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en januaro, estas 10a de decembro 1987.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved